

# Column

## 環境コラム

### 今月のコラムニスト

●松田 雅央 (まつだ まさひろ)  
1966年盛岡生まれ。カールスルーエ市在住ジャーナリスト。1992年東京都立大学工学研究科大学院修了、1995年渡独。趣味はサイクリング。自然豊かな農村地帯を走る爽快さが好き。  
<http://www.umwelt.jp/>

## 新車買い替え補助（環境奨励金）は景気の救世主？

### 1台2,500ユーロ

この1月から導入された新車買い替え補助「環境奨励金制度」によりドイツの新車販売は劇的に増加しました。同制度は登録9年以上の中古車を廃車にして環境性能の高い新車を購入した一般消費者に、1台当たり2,500ユーロを補助するものです。当初の補助枠は最大60万台（15億ユーロ）でしたが申請が殺到したため、4月に入り急遽200万台（50億ユーロ）に拡大されました。連邦自動車局の統計によれば第一四半期の新車登録台数は前年同月比+18.0%、3月だけならば実に前年同月比+39.9%です。

世界不況の波をもろに受けた自動車産業を立て直す「カンフル剤」として、また景気対策の目玉として導入された同制度は今のところ期待に沿う効果をあげているようですが、実際のところはどうかでしょう。

### 制度のもたらす光と影

環境奨励金の名の通り、環境性能の高い車の割合が増えることは環境的ですが、まだ使える車の廃車処分は資源の無駄使いにほかなりません。環境保全団体は「これを好機に車依存度の低い社会を作るべき」と主張していますが、国民の共感は少ないようです。「環境より、まずは経済建て直し」ということでしょう。

それから、制度の恩恵を受けられる会社はまだら模様です。環境性能が高いと認定される車を多く作る会社、例えば国内最大手のフォルクスワーゲンは第一四半期+16.1%と売り上げを伸ばしましたが、高級車を多く生産する会社、例えばベンツは逆に-20.7%でした。

さらに、制度が悪影響を与える産業もあります。自動車整備や中古車販売が落ち込むことは容易に想像できますし、消費が冷え込む中で新車販売だけが伸びれば他の消費を侵食するかもしれません。3月の国内小売売上高は前年同月比-1.5%、3ヶ月連続のマイナスとなり、小売業界は自動車購入が他の消費を冷え込ませる要因の一つと非難しています。



フォルクスワーゲンのカーショップ  
(ドイツ、カールスルーエ市)

### 自動車は別格

そもそも、自動車産業だけ特別扱いを許されてもいいのでしょうか。環境奨励金制度だけでなく、政府は破綻の危機にあるオペルに15億ユーロのつなぎ融資を決めるなど自動車産業救済に積極的ですが、他産業の扱いはまた別です。

ちょうどオペル問題と時期を同じくして、資金繰りに行き詰っていた流通・旅行大手のアルカンドルが政府から救済を拒否され破産申請しました。アルカンドルは百貨店「カールシュタット」、通信販売「クヴェレ」、旅行部門「トーマス・クック」を傘下に収め、128年の歴史を持つ総従業員約4万3,000名の大企業です。オペル救済もあってアルカンドルと従業員は政府の救済に期待を寄せましたが、オペルのようにはいきませんでした。ちなみに、これはドイツ史上最大の破綻とされています。

自動車は関連産業を含め国内最大産業であり、大きさをなくドイツのシンボルです。エコノミストの間には「環境奨励金の特需は将来の需要を先食いするだけで、新たな需要の開拓にはならない」という否定的な意見もありますが、政府は多少の矛盾を抱えようとも自動車産業を核とした経済再生に賭けています。

